

Opinion | 03/08/26

TRASPORTI E LOGISTICA COMMERCIO

La siccità del Reno mostra perché il commercio deve adattarsi al clima che cambia

I livelli idrici del Reno ai minimi storici sono l'ennesima conferma che i rischi per le catene di approvvigionamento globali sono aumentati in maniera sostanziale. Rafforzare la resilienza, anche considerando, ove opportuno, maggiori scorte di riserva, non è più un adattamento temporaneo, ma una necessità strutturale



Water levels on the Rhine have fallen to record lows

I livelli estremamente bassi di acqua nel Reno, la principale arteria dei trasporti europei, sono l'ennesima interruzione delle catene di approvvigionamento

L'Europa si trova ancora una volta ad affrontare le conseguenze di una siccità estrema. I livelli dell'acqua del fiume Reno, uno dei corridoi di trasporto più importanti d'Europa, hanno raggiunto il livello più basso mai registrato, riducendo la capacità di carico delle chiatte e limitando la navigazione interna.

La tempistica è particolarmente preoccupante. Livelli idrici così bassi in una fase così precoce

della stagione non solo sono un chiaro segnale dei crescenti rischi legati al clima, ma stanno già avendo ripercussioni sulle attività economiche che dipendono da questa via navigabile per il trasporto di materie prime e prodotti agricoli, liquidi e container. E la situazione potrebbe facilmente peggiorare ulteriormente. Con la progressiva diminuzione del manto nevoso e il continuo ritiro dei ghiacciai, è probabile che i periodi di magra diventino più frequenti.

Le chiatte che trasportano materie prime e container a monte, verso l'interno della Germania, sono spesso limitate a una frazione della loro normale capacità di carico. In alcuni casi, sono necessarie quattro chiatte per trasportare il volume che una singola nave a pieno carico trasporterebbe normalmente. Alcune aziende che dipendono dal trasporto via acqua potrebbero addirittura diventare difficili da raggiungere. Nei Paesi Bassi, ad esempio, la chiusura del canale Twentekanaal, indirettamente collegato al sistema del Reno, dimostra quanto possa essere esteso l'impatto.

Il risultato? Un aumento delle tariffe di trasporto, tempi di trasporto più lunghi e una maggiore pressione sulle forniture di materie prime per gli impianti di produzione. È interessante notare che eventi estremi di bassi livelli idrici si sono verificati con maggiore frequenza nell'ultimo decennio rispetto ai cinque decenni precedenti.

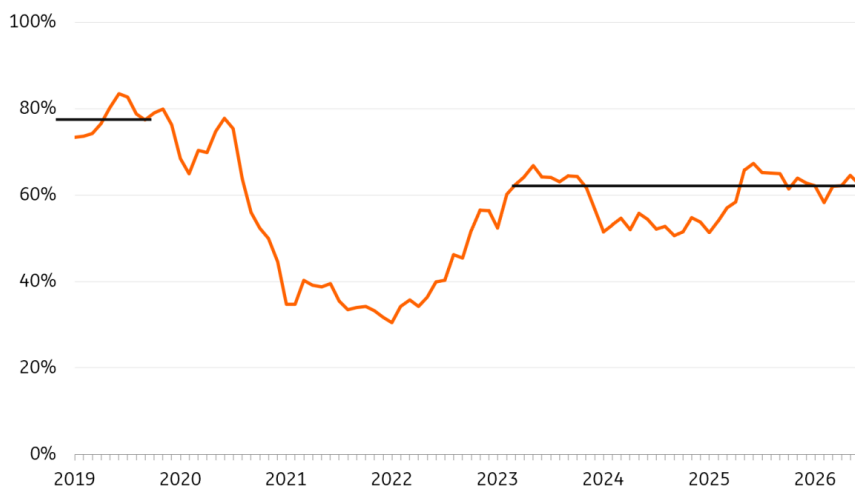
Una rete crescente di interruzioni costringe le aziende a ripensare la resilienza

I problemi di navigazione del Reno non rappresentano un evento isolato. Si inseriscono in un quadro più ampio di rischi che si sono intrecciati sempre più con le catene di approvvigionamento globali. Oltre agli shock all'approvvigionamento subiti durante la pandemia, spiccano due fattori strutturali: il cambiamento climatico e la geopolitica. Il cambiamento climatico sta aumentando la frequenza e la gravità degli eventi meteorologici estremi, mentre le tensioni geopolitiche stanno portando a conflitti, restrizioni commerciali e politiche protezionistiche. Insieme, questi fattori stanno creando un contesto operativo più volatile per le imprese.

Quest'ultimo fattore è stato particolarmente evidente quest'anno. Le continue tensioni intorno allo Stretto di Hormuz hanno seriamente perturbato i flussi commerciali, mentre i ripetuti annunci sui dazi dagli USA hanno provocato ondate di spedizioni anticipate e cambiamenti nei modelli di trasporto marittimo. Allo stesso tempo, il Canale di Panama continua a prepararsi a nuove interruzioni dovute alle condizioni meteorologiche, e l'affidabilità del trasporto marittimo di container non è ancora tornata ai livelli pre-pandemia. Tutti questi sviluppi puntano nella stessa direzione: l'accresciuta incertezza delle catene di approvvigionamento è diventata una caratteristica distintiva dell'economia globale.

La puntualità degli arrivi non si riprende in acque agitate

Affidabilità delle navi portacontainer a livello mondiale (percentuale di navi che arrivano in orario)



Source: Sea Intelligence, ING Research, last datapoint: June

Oggi la logistica richiede un delicato equilibrio

Le interruzioni della catena di approvvigionamento si verificano sempre più frequentemente. Riducono la capacità disponibile, creano inefficienze, aumentano i costi di trasporto e allungano i tempi di consegna.

È improbabile che questi rischi scompaiano a breve. Eppure, la logistica è ancora spesso vista principalmente come un centro di costo da organizzare nel modo più efficiente possibile. Questa prospettiva potrebbe essere troppo limitata.

Se un'interruzione della catena di approvvigionamento provoca l'arresto delle linee di produzione o lo svuotamento degli scaffali, le perdite che ne derivano possono facilmente superare i risparmi ottenuti grazie a una logistica snella. Di conseguenza, l'equilibrio tra efficienza e resilienza si sta modificando.

Gli spedizionieri devono essere consapevoli che è improbabile che la situazione torni a quella che fino a poco tempo fa veniva considerata la normalità. I fornitori di servizi logistici e i responsabili della catena di approvvigionamento possono svolgere un ruolo importante nell'aiutare i clienti ad anticipare e mitigare i rischi. Le misure chiave includono:

- Mantenere scorte cuscinetto più elevate laddove le caratteristiche e i costi del prodotto lo consentono.
- Garantire l'accesso a modalità di trasporto alternative, tra cui ferrovia, strada e, ove applicabile, trasporto aereo di merci.
- Diversificare i fornitori e le regioni di approvvigionamento per ridurre la dipendenza da un singolo Paese, corridoio o fornitore.
- Aumentare la visibilità lungo tutta la catena di approvvigionamento e la pianificazione degli scenari.

Il nuovo regime del Reno richiede soluzioni mirate

Per i siti industriali situati lungo il Reno, le alternative non sono sempre facilmente disponibili. Grandi volumi di minerale di ferro, carbone, prodotti chimici e petroliferi sono difficili da trasferire ad altre modalità di trasporto quando i livelli dell'acqua si abbassano bruscamente.

Nel lungo periodo, una maggiore resilienza potrebbe richiedere modifiche alla progettazione delle navi, alla composizione della flotta e alle infrastrutture fluviali. Le catene di approvvigionamento containerizzate, tuttavia, generalmente offrono maggiore flessibilità. Spesso è possibile ricorrere a modalità e rotte alternative, sebbene a costi più elevati.

Molti spedizionieri hanno già iniziato ad adattarsi. Le indagini dimostrano che le aziende hanno cominciato a diversificare le catene di approvvigionamento, aumentando la visibilità e investendo nella resilienza. Queste misure non elimineranno l'impatto di eventi eccezionali come i livelli estremamente bassi del Reno, ma possono ridurre significativamente i danni.

La lezione si fa sempre più chiara: la resilienza non è più un lusso. È un prerequisito per fare impresa nel mondo di oggi.

Autore

Rico Luman

Senior Sector Economist, Transport and Logistics

Rico.Luman@ing.com

Disclaimer

La presente pubblicazione è stata redatta da ING Bank N.V. ("ING") esclusivamente a scopo informativo, indipendentemente dagli obiettivi di investimento, dalla situazione finanziaria o dai mezzi di un particolare utente. *ING fa parte del Gruppo ING (essendo a tal fine ING Group N.V. e le sue società controllate e affiliate).* Le informazioni in essa contenute non costituiscono una raccomandazione di investimento né una consulenza in materia di investimenti, legale o fiscale, né un'offerta o una sollecitazione all'acquisto o alla vendita di strumenti finanziari. È ING ha adottato misure ragionevoli per garantire che questa pubblicazione non contenga informazioni false o fuorvianti al momento della sua diffusione, tuttavia ING non garantisce che sia priva di errori o completa. ING non si assume alcuna responsabilità per eventuali perdite dirette, indirette o consequenziali.

THINK economic and financial analysis

derivanti dall'uso di questa pubblicazione. Salvo diversa indicazione, tutte le opinioni, le previsioni o le stime sono esclusivamente quelle dell'autore o degli autori, alla data di pubblicazione e sono soggette a modifiche senza preavviso.

La distribuzione di questa pubblicazione può essere limitata da leggi o regolamenti in diverse giurisdizioni e le persone che ne vengono in possesso devono informarsi e osservare tali restrizioni.

Il copyright e la protezione dei diritti di database sono presenti in questo report ed esso non può essere riprodotto, distribuito o pubblicato da alcuna persona per qualsiasi scopo senza il previo consenso esplicito di ING. Tutti i diritti sono riservati. ING Bank N.V. è autorizzata dalla Banca Centrale Olandese ed è supervisionata dalla Banca Centrale Europea (BCE), dalla Banca Centrale Olandese (DNB) e dall'Autorità Olandese per i Mercati Finanziari (AFM). ING Bank N.V. è costituita nei Paesi Bassi (registro delle imprese n. 33031431 Amsterdam).

Ulteriori chiarimenti sono disponibili su richiesta. Per ulteriori informazioni su ING Group, visitare il sito www.ing.com.